Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Carpeta Nº 2011, 2054 y 2129 de 2017

Versión Taquigráfica N° 1155 de 2017

TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS EN EL DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO

SISTEMA DE CONTROL ELECTRÓNICO DE ESTABILIDAD

Se establece su obligatoriedad para todos los vehículos cero kilómetro propulsados a motor

GERMÁN HERNÁN MATOS RODRÍGUEZ

Designación al tramo de la Ruta Nacional N° 1 (vieja) comprendido entre las progresivas 22 km y 26 km, en la localidad de Rincón de la Bolsa, departamento de San José

PERIMETRAL INGENIERO ELADIO DIESTE

Designación al bypass de tránsito de la Ruta Nacional N° 30 que conecta a la Ruta Nacional N° 5 con la Avenida Telmo García da Rosa de la ciudad de Artigas

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 16 de agosto de 2017

(Sin corregir)

PRESIDEN: Señores Representantes Martín Tierno (Presidente) y Oscar De los Santos (Vicepresidente).

MIEMBROS: Señores Representantes Sonia Berriel, Daniel Caggiani, Omar Lafluf y Juan José Olaizola.

ASISTEN: Señores Representantes Mario Ayala y Carlos Reutor.

INVITADOS: Por la Asociación Sindical de Cooperativistas del Transporte (ASCOT), señor Miguel Marrero. Por el Consejo Directivo de la Cooperativa de Empleados y Obreros del Transporte Colectivo (COETC), señores Halem Olivera, José Preira y Federico Delgado.

SECRETARIA: Señora Doris Muñiz.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Es un gusto recibir al señor Miguel Marrero, quien asiste en representación de los cooperativistas de Ascot, que habían solicitado ser recibidos por la Comisión para hacer referencia a la situación del transporte de Montevideo y las modificaciones que se han venido dando.

Queremos pedirle disculpas porque, por razones de agenda, no pudimos recibirlos el miércoles pasado, cuando fueron citados.

A efectos de realizar su planteo, le cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Gracias por recibirnos.

Antes que nada, nos queremos referir a dos temas en particular. Uno de ellos es el relativo a la situación de los veintidós compañeros de la ex Raincoop que todavía están en la bolsa de trabajo.

Existe una comisión de seguimiento de los acuerdos de Raincoop, que comenzó a trabajar el 27 de setiembre del año pasado que, entre otras cosas, estableció cómo se distribuirían los compañeros y las líneas, a partir de un decreto de la Intendencia que regulaba ese tema. Se ha seguido con todo el proceso. Se está trabajando con el síndico de esa comisión que también integran los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Trabajo y Seguridad Social, la Intendencia de Montevideo, las tres empresas que tomaron trabajadores y la Unott. El proceso ha sido favorable; hay un 90% de compañeros que están trabajando, pero existe un gran problema y es que todavía hay veintidós que no tienen posibilidad laboral.

En principio, la extensión del seguro de paro terminaría el 30 de setiembre para la inmensa mayoría de los compañeros; para otros sería antes, porque ya habían estado en el seguro de paro durante la existencia de la empresa Raincoop. Entonces, tendríamos que buscar una solución, no solo porque existe un compromiso político de todas las partes sino también porque nadie quiere que haya veintidós familias que se queden sin trabajo.

Además, tenemos un problema y es que existe una ley que establece que cuando un trabajador se queda sin su fuente de trabajo y tiene cincuenta y ocho años, el seguro de paro puede ser extendido hasta la jubilación. Sin embargo, hay una limitante y es que las personas deben estar al menos un año desvinculadas de la empresa o que la empresa haya cerrado. En este caso, ninguna de las dos condiciones se da porque la empresa legalmente no cerró. El síndico aún está haciendo los trámites finales. El 30 de junio fue el último remate de los activos de la empresa; por lo tanto, la gente sigue vinculada a ella.

Estamos trabajando con la Dinass para hacer alguna alteración de la reglamentación que permita que los compañeros sigan en el seguro de paro hasta su jubilación. De lo contrario, además de esos veintidós compañeros, estaríamos hablando de treinta y cuatro compañeros más, de cincuenta y siete y cincuenta y ocho años, que quedarían sin la posibilidad de acceder al seguro de paro hasta la jubilación. Ese es un problema.

Con respecto a los veintidós compañeros, estamos intentando conseguirles trabajo. La primera opción es que se integren al conjunto de empresas de transporte. No solo hablamos de las empresas urbanas participantes en la negociación sino también de las empresas del sector interdepartamental y hay que trabajar esto con las Cámaras que lo integran. Hasta ahora no hemos conseguido resultados.

La otra opción que estamos planteando es la siguiente. Algunos de los trabajadores de Raincoop ya se fueron de las empresas a las que les tocó ir. Pretendemos que algunos de los compañeros ocupen esos lugares, que no son suficientes, pero al menos nos permitiría achicar un poco la lista. De lo contrario, plantearemos la opción que habitualmente se presenta en estos casos y que es intentar armar una cooperativa que brinde algún servicio a las empresas. La idea es que nadie quede sin la posibilidad laboral. Realmente esta última etapa se nos ha hecho bastante dificultosa.

La otra preocupación que tenemos es respecto a la estabilidad laboral del conjunto de trabajadores del sistema de transporte urbano de Montevideo, a partir de las propuestas que ha hecho la Intendencia, que no nos quedan muy claras.

Para resumir, se formó un consejo consultivo en el que estamos participando. Se definió una agenda de once temas que tienen que ver con cómo incorporar al usuario nuevamente al transporte colectivo, viendo que hay una baja permanente desde hace tres años que ronda el 5% anual. Es una baja importantísima que, de no tomar medidas, nos va a llevar a una crisis muy difícil de salir.

La Intendencia nos plantea una serie de once temas, algunos de consenso muy rápido, muy fáciles de solucionar, otros para trabajar un poco más y otros que tienen que ver con la estabilidad laboral de mil ochocientos trabajadores. Acordamos en resolver el resto de los temas e ir pensando cómo solucionar esto para que no quede esta cifra tan grande de trabajadores afuera. De un momento para el otro, la Intendencia nos empezó a presionar con ese tema. Se nos planteó un plan de trabajo a siete años en base a datos de 2014, que eran los que ellos tenían más actualizados, que marcaban básicamente la edad de los trabajadores, pero proponiendo que no fueran reintegrados los que por razones naturales se fueran desvinculando. Pedimos quince días para contestar. A los dos días nos llamaron nuevamente y nos dijeron que los datos estaban desactualizados y que el plazo se iba a achicar; no sabemos cuánto. Eso nos genera una preocupación enorme; estamos hablando del 27% de los trabajadores del sector en Montevideo. Lo que estamos intentando es generar un ámbito de diálogo real que permita que esos cambios, a los que no nos negamos y entendemos que pueden tener algún tipo de razonabilidad, se den, pero sin dejar gente sin trabajo. Esto nos preocupa muchísimo.

Creemos que hay algunos actores que tienen que incorporarse a esa discusión, particularmente el Ministerio de Economía y Finanzas. No se puede dar la discusión del tema del transporte estrictamente en lo que tiene que ver con Montevideo sino que hay que tratar algunos temas como son el del área metropolitana y el fideicomiso. Estamos proponiendo que exista un fideicomiso complementario al del gasoil que afecte a los vehículos nafteros. En ese sentido, tenemos un estudio que hizo el instituto Cuesta Duarte que, básicamente, dice que poniendo una mínima porción de dinero al momento de cargar el vehículo a nafta, se generaría un complemento que haría que el boleto bajara sustancialmente sin afectar para nada la economía de quienes cargan su vehículo.

Esa es una preocupación muy grande para nosotros y nuestra intención es generar un ámbito de diálogo real que hoy por hoy no existe y esperemos se conforme.

SEÑOR PRESIDENTE.- Damos la bienvenida a los diputados Caggiani y Reutor que nos acompañan en la sesión de hoy.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Con respecto a las propuestas que aparentemente hubiera hecho la Intendencia, el señor Marrero se refirió especialmente a una que es la que podría llevar a que mil ochocientos trabajadores quedaran desempleados. Después se da un dato y es el 5% anual que se está perdiendo de boletos. Me gustaría saber desde cuándo.

También, me gustaría conocer algún detalle más sobre el fideicomiso aplicado a la nafta para subsidiar el boleto.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Con respecto al 5%, hace ya tres años que viene bajando en esa cifra. Como decíamos, eso nos preocupa muchísimo.

Les dejamos el documento que plasma la evolución histórica de los viajes.

Estamos hablando de que el pico máximo de venta de boletos llegó en algún momento a ser de 300.000.000 de boletos por año. En este momento está en 265.000.000 y el pico mínimo, que se registró en 2004, fue de 240.000.000. Existe una diferencia muy importante entre los viajes realizados y los boletos vendidos. Hay muchos productos que se están vendiendo en el transporte que implican varios viajes por boleto vendido. Por ejemplo, el boleto de una hora o de dos horas son productos que la gente consume mucho.

Hemos insistido en la necesidad, por ejemplo, de diferenciar el valor del boleto de una hora del boleto común, de manera que siguiera sirviendo al pasajero, pero que también permitiera que las empresas tomaran un poco de aire. Las diferentes administraciones han optado por no hacer ese cambio. Además, hay otros productos que se están estudiando. Por ejemplo, en otros lados existe el boleto familiar, el boleto de un día o de dos días. Hasta ahora no se ha accedido a esas posibilidades. Pensamos que hay que hacer otros cambios y no solo pensar en bajar trabajadores como forma de solucionar el problema. Hay que pensar en renovación de

líneas y reducción de líneas en algunos lugares donde hay demasiada oferta. Hay que pensar que esta posibilidad que nos plantean de reducir los servicios va a afectar, en caso de concretarse, especialmente a los barrios más humildes, en lugares alejados y a las horas de la noche. No nos preocupa demasiado reducir los servicios al mediodía; sí nos preocupa reducir servicios después de las 21 o 22 horas, entre otras cosas, porque la movilidad para la población también es seguridad. No es lo mismo esperar un ómnibus cinco o diez minutos que esperarlo quince o veinte, especialmente en lugares con cierta complejidad.

Respecto del fidecomiso de la nafta, decimos que la intención de la Intendencia es no subir los subsidios. El fideicomiso del gasoil se ha mantenido estable en los últimos años. De algún lado tiene que aparecer un dinero que complemente para que la tarifa del boleto no siga subiendo y recargue sobre el pasajero. Entonces, decimos que existe la posibilidad de complementar el fideicomiso del gasoil que existe actualmente -por el que el Estado no aporta dinero, simplemente lo recauda y lo vierte a las empresas- con un fideicomiso a la nafta que gravará a la enorme cantidad de vehículos que existe, lo que de alguna manera afecta también al transporte colectivo. La Intendencia de Montevideo tiene que optar entre un montón de temas; también está el tema del tránsito, pero básicamente va a priorizar el transporte colectivo o individual.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- La delegación de trabajadores de la empresa Coetc vino a esta Comisión el miércoles pasado. Ahí mencionaron algunos aspectos vinculados principalmente a los aportes que tienen los patrones de Cutcsa y los que hacen las cooperativas. Ellos hablaban de hacer una demanda penal sobre la base de las diferencias de aportes. Por lo menos, eso fue lo que entendí.

Una de las preguntas que quería hacer es si tiene alguna incidencia salarial el tema de la reducción en las horas- valle del transporte capitalino.

Me parecía no menor lo que planteaban los trabajadores: hacer una demanda penal vinculada a Cutcsa, que es la que aporta por un ficto, al ser patrones. Quería saber si tienen alguna idea a ese respecto o si han elaborado algo en conjunto con los trabajadores.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Nos queremos desvincular completamente de ese conjunto de trabajadores, que vinieron en ejercicio de su ciudadanía, pero con los cuales no tenemos absolutamente nada que ver. Las organizaciones que representan a los trabajadores de las cooperativas son el consejo directivo por la parte empresarial y el sindicato por la parte de organización de los trabajadores. Esos compañeros vinieron en nombre propio y no representan a nadie.

Sobre la diferenciación de aportes, nosotros les mandamos -seguramente lo recibieron por correo- un trabajo que encargó la Intendencia al estudio Ferrere, en el que se documentan denuncias que hemos hecho durante mucho tiempo acerca de la diferenciación de ingresos, no de salarios; todos los trabajadores del transporte urbano tenemos el mismo salario estrictamente regido por el consejo de salarios vigente. Lo que sí está claro es que, a partir de esa forma de aportación diferenciada que tenemos el subsistema de sociedades anónimas y el subsistema de las cooperativas -que convivimos en el mismo sistema y con la misma tarifa-, el ingreso del trabajador de las cooperativas y del propietario de Cutcsa y de COME, que son miles de personas, es muy diferente. Estamos hablando de una diferencia de entre $ 10.000 y $ 15.000 mensuales, entre otras cosas, porque los propietarios de las sociedades anónimas no aportan IRPF, sino IRAE, que lo aporta el coche. Pero, además, evaden -lo mismo que sucede con los propietarios de las empresas que trabajan con sociedades de hecho- los aportes reales al BPS, las cargas sociales. Cierto es que cuando se jubilan, lo hacen con menos, pero durante toda su vida laboral están aportando muchísimo menos. Nosotros en ningún momento, como sindicato, manejamos la posibilidad de hacer una denuncia penal. Simplemente decimos que hay que encontrar algún tipo de solución para que esos dos subsistemas puedan seguir conviviendo.

Por dos vías diferentes, por dos caminos distintos se lograba que en el transporte existiera un equilibrio. Hasta el año 2003 las sociedades anónimas aportaban exactamente igual que hoy, pero las cargas de los aportes patronales sobre sus empleados, efectivamente se tenían que realizar y los trabajadores de las cooperativas no aportábamos aportes patronales por ser cooperativas.

En 2003 durante la presidencia del doctor Jorge Batlle se retiraron los aportes patronales al sistema de transporte. Las cooperativas ya no hacían aportes patronales; esa norma favoreció claramente a las sociedades anónimas, especialmente a Cutcsa, que en la inmensa mayoría de las veces es la gran beneficiaria de todas las medidas que se tomaron en el transporte. Nadie va a negar la influencia política, económica y mediática de la empresa que tiene más unidades de transporte. Esa ley la benefició claramente. Eso genera

que hoy haya un desequilibrio muy importante entre un conductor de una empresa y un conductor de otra porque hay una diferencia de entre $ 10.000 y $ 15.000 mensuales. Eso es mucho dinero. Nosotros pretendemos que los reguladores y, particularmente, la Intendencia de Montevideo, tomen algún tipo de medida. Nosotros proponemos como primera medida que el subsidio sea diferenciado, ya que los aportes también lo son.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Hay una pregunta que quedó sin contestar por parte del señor Marrero.

Sabemos que hoy tienen por laudo veinticinco jornales asegurados. Normalmente, cualquier trabajador del transporte hace veintiséis, veintisiete jornales. Con la implementación de la horas- valle se dice que va a haber 2,5% menos de frecuencia en la calle. Por lo tanto, quisiera saber si esto tiene alguna incidencia en el salario de los trabajadores, es decir, si baja el porcentaje de los jornales mensuales de los trabajadores.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Nosotros trabajamos, aproximadamente, veinticinco, veintiséis jornales por mes; además, cobramos cuatro jornales por presentismo, es decir, cuando no faltamos durante el mes. Seguramente, con estas medidas pasemos a trabajar estrictamente el laudo, que son veinticuatro jornadas, a lo que se suman los cuatro jornales de presentismo.

Hay cierta inquietud entre los compañeros, porque a nadie le sobra el dinero y uno o dos jornales más vienen muy bien, pero la preocupación fundamental del gremio es que nadie quede sin trabajo.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Quisiera saber cuál es su visión sobre el tema de fondo transporte.

Según entendí, ustedes proponen el fideicomiso a la nafta. Hoy, tenemos una baja en la cifra de venta de boletos, que ha sido una constante en los últimos años; ha sido una tendencia que se va a mantener o acentuar.

Hoy por hoy, fideicomisos, subsidios y transferencias a la sociedad son importantes. Tanto es así, que el intendente Martínez, cuando asumió, dijo que se iba a poner a trabajar para bajar los aportes que hacía la intendencia a los subsidios de carácter departamental.

También, el costo laboral influye mucho, que es 72% en el precio del boleto. Sé que algunos dicen que no es tan así, pero convengamos que es un costo muy importante, seguramente, más alto que el costo del boleto.

A mi modo de ver, el fideicomiso a la nafta sería un castigo para el que no usa el transporte y tiene una moto o un auto, porque le vamos a cobrar una parte para que subsidie el sistema del transporte. Creo que por ese lado no vamos a encontrar una solución. Si nosotros seguimos con el promedio de diecisiete kilómetros por hora, el tema no camina. Si se vende un servicio y no es bueno, la gente opta por otro o, si tiene la posibilidad, se compra una moto o un auto. En los países donde hay buen sistema DE transporte colectivo, mucha gente que tiene auto, igualmente, opta por él.

Quería saber cuál es la posición de Ascot en el tema de fondo, y cómo hacemos para solucionarlo, porque más allá de tratar de conseguir algún peso más para el sistema, hay que tener en cuenta que las principales variables nos dicen que está muy complicada la situación y que, con este sistema que tenemos, el futuro no es muy auspicioso. Hay que salir de esta lógica de seguir viendo de dónde sacamos un peso más para mantener un sistema que no funciona o que tiene graves problemas.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Quisiera saber cuánto aportan las sociedades anónimas y las cooperativas.

El señor Miguel Marrero usó la palabra "evadir", y me gustaría que me explicara lo que quiso decir.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- La gran decisión que tiene que tomar el Estado es si el transporte es un servicio social o si es un negocio para las empresas.

En los países donde el sistema de transporte funciona mejor -que, evidentemente, los hay-, los aportes que le hace el Estado son enormes. Estamos hablando de subsidios muy importantes, no hacia las empresas, sino hacia la tarifa. Un ejemplo concreto es la Argentina, donde hubo decisiones políticas en determinado momento histórico que llevaron a que el transporte, realmente, bajara el precio.

Vale la pena aclarar que los trabajadores siempre hemos defendido que el boleto esté lo más bajo posible. Nos hemos enfrentado a algunas administraciones que querían aplicar IVA al boleto. Además, el fideicomiso del gasoil fue un invento de los trabajadores para que hubiera una transferencia directa hacia los sectores más desfavorecidos de la población. De hecho, el subsidio del gasoil es una transferencia de un sector de la población hacia otro. Hoy por hoy, con eso no alcanza y esta escalada de la tarifa va a seguir y, además, afecta a muchas cosas. Por ejemplo, no se puede obviar las dificultades de tránsito que hoy tiene la ciudad, y eso hace que el transporte se encarezca, pues no es lo mismo para los números de las empresas hacer un viaje en una hora que hacerlo en una hora y veinte. Esa es la proporción en la que ha crecido el tiempo de recorrido en los últimos seis o siete años. Los viajes se han estirado, aproximadamente, entre 20% y 30%, para recorrer las mismas distancias.

Reclamamos que la Intendencia tome medidas importantes de tránsito que permitan la circulación a una velocidad mucho más razonable.

En cuanto a los aportes, quiero señalar que los trabajadores de las cooperativas aportamos montepío, Fonasa, etcétera, como cualquiera trabajador asalariado de cualquier empresa. Es más, los trabajadores cooperativistas y los empleados de las cooperativas, aportamos exactamente lo mismo. Los trabajadores propietarios de las sociedades anónimas aportan montepío por ficto, que está aproximadamente en los $ 800; no aportan IRPF, pero sí IRAE, lo demás lo aporta en la liquidación de los coches.

Cuando hablamos de evadir, nos referimos a que el BPS y el Fonasa se resienten cuando los aportes no son los reales, sino un ficto, que es una cifra mínima comparada con la que paga cualquier trabajador, no solo del transporte, sino de cualquier otra actividad, una fábrica, un taller, un comercio, etcétera.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- En lo que refiere al sistema de aportes, al de IRPF y al IRAE, quisiera saber cuánto aporta una cooperativa y una empresa de transporte.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Las cooperativas aportamos exactamente como cualquier trabajador. Los trabajadores asalariados de Cutcsa y de COME lo hacen exactamente igual. Los trabajadores propietarios de las sociedades anónimas aportan un ficto exclusivamente por el montepío, pero tienen la contrapartida que cuando se jubilan cobran menos que nuestros trabajadores, y no aportan IRPF, que es una cifra importante para cualquier trabajador. Ellos ponen el coche y aportan exclusivamente IRAE. El estudio Ferrere nos hizo un informe -se los enviamos a ustedes por correo- que documenta exactamente los números que estamos dando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero informar al señor Miguel Marrero que más tarde vamos a recibir a la empresa Coetc y que también vamos a convocar para otra instancia a la Intendencia de Montevideo y a las autoridades vinculadas al transporte.

El señor Miguel Marrero mencionó que el Ministerio de Economía y Finanzas había sido invitado a esa comisión que se formó, a efectos de trabajar los temas planteados por la Intendencia, pero de sus palabras se desprende que no se concretó. Tal vez, tendríamos que invitar al Ministerio de Economía y Finanzas para que nos dé su punto de vista con respecto al subsidio.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Como dije al principio, la preocupación más urgente que tenemos en este momento es por los compañeros de la bolsa de trabajo de la empresa Raincoop. Precisamos creatividad y un esfuerzo conjunto para lograr soluciones; queremos que trabajen en cualquier lado. En algún momento una intendencia planteó la posibilidad de que esos trabajadores fueran incorporados. Para nosotros cualquier solución, sea del Estado o de cualquier empresa, nos sirve; no tenemos ninguna pretensión. Lo que queremos es que los compañeros tengan una posibilidad laboral. Es un compromiso político y ético. Más allá de las innumerables causas que llevaron al cierre de la cooperativa, lo real es que el Estado, los trabajadores y los empresarios tenemos una deuda con esos compañeros. Nosotros pretendemos que no queden en la calle. Estamos hablando de gente que tiene veinte, treinta años y algunos son veteranos del transporte, que por diferentes situaciones quedaron en esa condición, y se les está terminando el seguro de paro y no tienen trabajo, ni ingresos. Esperamos conseguir la extensión del seguro de paro, pero hay que buscar una solución a largo plazo para que puedan completar su vida laboral.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor Miguel Marrero en representación de Ascot.

(Se retira de sala el representante de Ascot, señor Miguel Marrero)

——Se pasa a considerar el asunto que figuraba en cuarto término del orden del día y que pasó a ser segundo: "Perimetral Ingeniero Eladio Dieste.- Designación al bypass de tránsito de la Ruta Nacional Nº 30 que conecta la Ruta Nacional Nº 5 con la Avenida Telmo García da Rosa de la ciudad de Artigas".

El firmante de este proyecto es el señor diputado Mario Ayala Barrios, a quien le damos la palabra y la bienvenida.

SEÑOR AYALA BARRIOS (Mario).- Agradezco al presidente y a la Comisión por recibirme, y por tener la deferencia de alterar el orden del día para tratar este proyecto.

El ingeniero Eladio Dieste nació en Artigas el 10 de diciembre de 1917. Creador de sesenta obras en nuestro país, entre ellas iglesias, fábricas, las escuelas rurales del Plan Gallinal, que constituyen un aporte invalorable de innovación técnica y estética a la arquitectura nacional.

El ingeniero Dieste, sin lugar a dudas, fue el ciudadano artiguense más reconocido por su obra y con mayor trayectoria a nivel nacional. Ha tenido reconocimiento no solo aquí en Uruguay, sino también en el resto del mundo.

En 2005, el Museo de Arte Moderno de Nueva York, la Universidad de Princeton y el MIT de Massachussets, designaron "El año Eladio Dieste" en su homenaje. En 2006, el Día del Patrimonio uruguayo fue celebrado bajo el lema "Tradición e Innovación- Eladio Dieste: el señor de los ladrillos".

Realizó treinta y dos obras en Argentina, veintisiete en Brasil, cinco en España, ciento veinte edificios industriales, veinte tanques de agua, once gimnasios, diez silos, seis iglesias y dos muelles, según lo consignó el diario *El País,* en una edición del año 2014. Ha sido considerado junto con otros ingenieros y arquitectos, como Oscar Niemeyer, Carlos Raúl Villanueva, Clorindo Testa, Luis Barragán, Rogelio Salmona, Lucio Costa, Emilio Duhart y algunos más, como uno de los forjadores de la nueva arquitectura latinoamericana, uno de los verdaderos maestros. En 200,4 Princeton Architectural Press editó el libro del profesor de Historia y Arquitectura Stanford Anderson, que se llamó "Eladio Dieste: Innovation in Structuml Art".

Dieste fue, sin lugar a dudas, un ilustre artiguense que trascendió fronteras. Nacido en Uruguay, Dieste pasó la mayor parte de su larga y productiva carrera creando obras industriales y agrarias, infraestructura pública, edificios comerciales y pequeñas iglesias en su país natal. El método único e innovador de diseño de Dieste, era una combinación de arquitectura e ingeniería; elevó estos edificios a sectores muy humildes a obras maestras del arte.

Aprovechando su revolucionario enfoque de la construcción con mampostería reforzada, Dieste construyó, económicamente, estructuras estéticamente impresionantes.

Con la muerte de Dieste en 2000 se agrandó su figura y empezaron los homenajes a lo largo y ancho de todo el país y en el mundo reconociendo su trayectoria.

Falleció en Montevideo el 20 de junio de 2000. Este proyecto pretende homenajear y recordar en su pago natal a un artiguense extraordinariamente sobresaliente, al promover que el *bypass* de la ciudad de Artigas lleve su nombre, ya que se trata de una de las arterias de comunicación más importantes de la capital del departamento.

Además, quiero destacar que Eladio Dieste era un hombre de izquierda, pero eso no nos impide impulsar con mucho entusiasmo que se coloque su nombre como homenaje a su trayectoria, a una de las vías más importantes de la capital del departamento de Artigas.

Por lo tanto, solicito a la Comisión que se tenga en cuenta este planteo y que podamos concretar el anhelo que tiene la ciudadanía del departamento de Artigas.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Solicito a la Comisión el apoyo para este proyecto.

Todos conocemos la obra de Dieste en el país. Basta recorrer la campaña para ver todas las escuelas que hay con el típico techo curvo de las obras de Eladio Dieste. Además, recuerdo algo muy tangible que fue un silo horizontal que se hizo en Young, que era tan alto como profundo, con capacidad para 60.000 toneladas. Lamentablemente, cuando se hizo la excavación apareció una vertiente de agua y se debió hacer plano.

Por lo tanto, pido a los miembro se la Comisión que acompañen el proyecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Reconozco el trabajo que hizo Eladio Dieste en mi departamento de Durazno. Hay una obra que es uno de los atractivos turísticos de nuestra ciudad. Me refiero al techo central de la iglesia de San Pedro. Esa iglesia se quemó en el año 1967 -todavía no había nacido, pero he leído parte de la historia de la ciudad- y fue reconstruida por Eladio Dieste. Actualmente, es un punto de atracción turística, no solo para quienes gustan de la arquitectura o de la religión católica, sino para cualquier turista que se acerque a Durazno. También, tenemos el techo del estadio cerrado de básquetbol Ernesto De León, con el mismo sistema constructivo.

Por lo tanto, es muy bienvenido este homenaje y considero que es bueno que se reconozca la trayectoria, sobre todo en la ciudad en la que nació una figura de la talla de Eladio Dieste.

Propongo que el miembro informante sea el diputado Lafluf Hebeich.

Se va a votar el proyecto.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

SEÑOR AYALA (Mario).- Agradezco a la Comisión por haberme recibido y por impulsar el proyecto.

(Se retira de sala el señor representante Mario Ayala)

——Se pasa a considerar el proyecto de ley relativo a "Gerardo Hernán Matos Rodríguez.- Designación al tramo de la Ruta Nacional N° 1 (Vieja) comprendido entre las progresivas 22 km 000 y 26 km 200, en la localidad de Rincón de la Bolsa, departamento de San José", que está firmado por el ministro Víctor Rossi.

Se va a votar.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Propongo al señor presidente como miembro informante.

(Apoyados)

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el proyecto de ley relativo a "Sistema de control electrónico de estabilidad.- Se establece su obligatoriedad para todos los vehículos cero kilómetro propulsados a motor", que cuenta con la firma del señor diputado Lafluf Hebeich.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Con este proyecto se pretende dar estado parlamentario a una propuesta emanada de la sociedad civil, que además cuenta con el beneplácito de la Unasev.

Se trata de incorporar a los autos cero kilómetro los controles de estabilidad, que según los datos que hay podrían evitar hasta el 59% de los accidentes fatales en los que esté implicado un solo vehículo o el 34% en otro tipo de vehículos. En ese sentido, tanto el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial de ONU, como el Foro para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, recomiendan a los países la adopción de medidas tendientes a mejorar el comportamiento.

He manifestado en otras ocasiones que en la instrumentación o reglamentación que se haga posteriormente, habrá que analizar cómo se pone en práctica, porque de un día para otro no se pueden adaptar todos los autos cero kilómetro.

Este asunto tiene una importancia destacable, por lo que solicito a la Comisión que acompañe el proyecto.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Propongo invitar a las autoridades de Unasev, para tener su opinión sobre este asunto, en el marco de la estrategia de la seguridad en el tránsito. Me parce razonable el planteo, pero me gustaría contar con una opinión técnica.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Sugiero invitar también a los representantes de Ascoma.

SEÑOR PRESIDENTE.- La secretaría hará las convocatorias solicitadas.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Quiero destacar la presentación que se hizo ayer del tramo ferroviario entre Paso de los Toros y Montevideo, que fue muy profesional. Además, había una cantidad muy importante de empresas y pienso que le hace muy bien al país contar con este tipo de inversiones, que como dijeron los ministros de Economía y Finanzas y de Transporte y Obras Públicas, va a ser en la modalidad de participación público privada.

Destaco que fue una excelente presentación y considero que algunos detalles que surgieron a partir de determinadas preguntas que se realizaron, se van a tener que ir ajustando en los próximos meses.

No obstante, hay un aspecto que no comparto, que tiene que ver con que este proyecto sea independiente de la instalación de la tercera planta de UPM. Es un proyecto muy importante e interesante, que implica una inversión muy grande y necesariamente tiene que tener atado un negocio. De lo contrario, es imposible realizarlo. Entonces, si partimos de la base de que si se instala la tercera planta de UPM va a haber 6.000 toneladas de celulosa por día, pensamos que existiría el sustento necesario para mantener una inversión de este tipo. Ayer, cuando se preguntó sobre este aspecto, todos los ministros dijeron que era independiente de la planta de UPM y que sin la planta se podrían llegar a transportar 4.500.000 de toneladas.

Yo iba a hacer una pregunta pero no tuve tiempo, porque me resulta raro que haya 4.500.000 de toneladas para transportar y quería consultar de qué producto se trataba.

Independientemente de eso, reitero que destaco la importancia y la presentación profesional del proyecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- También participé de la presentación del proyecto del ferrocarril central que hizo el gobierno nacional. Me sorprendió la profesionalidad y la presencia en la sala tanto de las más importantes empresas nacionales en infraestructura vial, como de empresas internacionales de primer nivel -algunas de origen chino- relacionadas con la construcción de vías férreas en todo el mundo. Esto demuestra la importancia que tiene ese proyecto para nuestro país.

Soy representante del departamento de Durazno y estamos esperando ansiosos este tipo de obras que pasan por nuestro departamento, porque tienen que ver con el desarrollo y la posibilidad de generar fuentes de trabajo. Además, las obras de esta naturaleza y volumen de dinero, vuelcan muchos beneficios al mercado interno.

A título informativo, puedo decir que desde Rivera y el norte de Tacuarembó existe la posibilidad de transportar aproximadamente 2.000.000 de toneladas de pino con destino a China, que ya están siendo trasladadas por camiones y exportadas. Pensamos que un porcentaje importante de esa carga puede ser trasladado por ferrocarril cuando la obra esté pronta. Se estima una duración de 36 meses, con un mantenimiento de veintidós años, según lo que surge de la presentación que realizó el gobierno nacional.

Reitero que estamos complacidos por la magnitud, la importancia y el profesionalismo que tuvo la presentación, así como por el impacto que ha tenido, como muestran los comentarios que han aparecido en todos los medios de comunicación y de parte de las Cámaras, que tienen mucha expectativa, no solo por lo que este proyecto significa para Uruguay, sino porque si la obra se concreta, el ferrocarril de carga estará al nivel del primer mundo.

(Ingresa a sala una delegación de Coetc)

——Damos la bienvenida a los Consejeros Halem Olivera y José Pereira, integrantes de la empresa Coetc, quienes asisten acompañados del contador Federico Delgado. Ellos se van a referir a la problemática del

transporte de Montevideo. A tales efectos les cedemos el uso de la palabra y les pedimos disculpas por no haberlos podido recibir la semana pasada.

SEÑOR OLIVERA (Halem).- Gracias por recibirnos.

Como directores y trabajadores directos del transporte estamos asistiendo -como saben- a una crisis importante a raíz de la baja venta de boletos, situación que se va deteriorando año a año, fruto y producto de muchas cosas; algunas podemos verlas acá y otras, sería ocioso comentarlas porque, en definitiva, más o menos todos las tenemos claro.

Todos sabemos que el incremento del parque automotor ha sido impresionante. Casualmente, con los compañeros veníamos mirando cómo en un par de años -este último año ni qué hablar- hemos tenido que aumentar la cantidad de minutos por línea de un destino a otro. Ese también es un elemento que nos perjudica enormemente. Por ejemplo, la línea que va de Malvín a Ciudad Vieja hacía el recorrido en una hora, hoy estamos hablando que tenemos que disponer de una hora veinte minutos.

Por otra parte, la Intendencia rebaja el boleto tratando de que quien compre con la tarjeta tenga acceso a un boleto más barato como forma también de que, por la parte económica, la gente acceda en forma masiva al transporte, pero eso no se da; seguimos igual y yo digo que con un deterioro aún mayor. Esas medidas no se reflejan arriba del ómnibus. Entonces, entendemos que es hora de que, entre todos los actores, comencemos a ver cuáles son las medidas de fondo que podemos tomar.

A su vez, entendemos que, a través de los años y de las distintas administraciones, no hay medidas sostenidas en el tiempo; no hay una continuidad. Esto muchas veces es producto de los famosos microclimas que se generan para tomar decisiones, sin tener en cuenta, muchas veces, a la totalidad de los actores. Podemos hablar claramente, por ejemplo, de cuando se pensaba que una de las soluciones era traer coches más chicos; otra era la de coches con el piso bajo, que después no dio el resultado esperado, etcétera.

Entonces, llegamos al día de hoy necesitando un ámbito que se pueda mantener en el tiempo para discutir más a fondo toda la problemática del transporte y a veces cuando estamos muy enredados, cuando se trata de complejizar mucho, hay que ir al origen de la cosa y hacerla lo más simple posible.

¿Qué pretendemos del transporte urbano o metropolitano? Para nosotros, como para ustedes, el transporte es una necesidad básica y como tal tendríamos que encararlo. Está servida por empresas, es una tercerización en la que participan sociedades anónimas y cooperativas. Entonces, tenemos un punto de partida, en un producto que vale igual para todas. Este tema debería ser tomado en su totalidad para luego ver cuáles son las mejores medidas a tomar.

Quiero comenzar con esto porque muchas de las reestructuras y reformas se hacen por el lado visible -lo que nosotros decimos por arriba de la calle- y nunca vemos los elementos de fondo, que son los que podrían posibilitar una mejora. Esta es una cuestión en la que tenemos que meter mucha cabeza y ver qué podemos hacer, ya sea a nivel de la Junta Departamental, el Parlamento. Y, por supuesto, nosotros debemos tomar todas las medidas que sean necesarias; de hecho, lo estamos haciendo.

Después están las medidas a destiempo. Cuando tenemos determinadas necesidades -tenemos muchas-, nos imponen ciertas medidas que entendemos que son a destiempo, sin tener en cuenta que eso es lo que muchas veces ayuda a entorpecer. Se nos acaba de caer una cooperativa de la cual absorbimos la cuota que nos correspondía. Asumir esa responsabilidad nos implicó muchísimo sacrificio. Para que tengan una idea, tuvimos que comenzar a reflotar coches con veinticinco o veintiséis años. Los costos para reflotar eso han sido importantes. Por ejemplo, tuvimos que hacer 41 ajustes de motor. Y hay que multiplicar eso por las cajas de cambio, los diferenciales y todo lo que lleva eso.

La nuestra fue la cooperativa que aceptó a los trabajadores de la ex Raincoop en igualdad de condiciones, salvo algunas cuestiones que son transitorias y nada más que eso. Los tomamos con muchísimo sacrificio en el sentido de que tuvimos que sacar coches de algunas líneas para complementar aquellas que no estaban siendo servidas para que no cayeran del todo. Después empezamos a reflotar estos coches con veinticinco o veintiséis años, con mayor consumo y todo lo que les contaba anteriormente, y de pronto nos encontramos acá con una serie de medidas que para nosotros son bastante embromadas. Fíjense que hoy tenemos un personal de talleres que es más o menos similar a cuando teníamos cien coches; hoy tenemos doscientos

setenta. Además de hacer el trabajo diario con la flota, con el mismo personal, tuvimos que reflotar la flota vieja. A su vez, tuvimos que destinar tiempo para reflotar los coches que compramos de la ex Raincoop. La tarifa no nos da para mucho más.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Óscar De los Santos)

——Magia no podemos hacer.

Sin embargo, nos encontramos hoy con un momento bastante embromado y pensamos que estas medidas no son del todo inteligentes y que también entorpecen. Fíjense en la hora- valle; ya la tienen que haber estudiado; no se comporta del mismo modo para nosotros que para aquella empresa que tiene una enorme superposición de líneas. ¿Por qué? Porque nosotros hacemos esos recortes y no tenemos superposiciones de líneas. Si ustedes se paran en 8 de Octubre y Pan de Azúcar -no es antojadizo el lugar-, podrán ver cuántas líneas van con destino a Aduana o Ciudadela. Por más que tengan números distintos, es una sola línea. Pero, nosotros no tenemos otra opción de línea, salvo en algún tramo, que puede ser muy menor, y no mucho más.

Si nosotros hacemos esos recortes, es muy probable que pasemos de diez o doce minutos a quince o a dieciocho minutos. Y que no se vaya a romper ningún coche o tengamos algún otro problema, porque la gente va a tener que esperar un poco más. Creemos que está faltando razonamiento en cuanto a la aplicación de estas medidas.

Nosotros no estamos en contra de la rebaja del boleto; si se pudiera bajar más, nos parecería bien. Pero sí estamos en contra de la rebaja de las tarifas. La paramétrica indica que deberíamos estar con un boleto a $ 32,80, pero hoy lo tenemos a $ 29. Eso lo tuvimos que absorber. Además, hicimos todo que teníamos que hacer para ayudar a Raincoop.

Como decía al principio, el parque automotor está creciendo y eso enlentece el tránsito. Esto significa mucho dinero para nosotros, porque si una línea que llevaba una hora, ahora lleva una hora veinte minutos, por lógica, tenemos menos salidas.

También, podríamos hablar, por ejemplo, de cómo se comporta la preventa de boletos. La Intendencia administra esa preventa, y hoy debe estar manejando un volumen de algo más de $ 40.000.000. Esto es así por la sencilla razón de que se le devuelve a las empresas lo que efectivamente la persona usa en la tarjeta y no lo que compra. Entonces, queda ese remanente, que quedaba antes de que esta Administración asumiera la Intendencia, pero eran volúmenes bastante menores. De todos modos, nosotros no salíamos a pedirle a los bancos préstamos a una tasa de 10%, 12%, sino que en acuerdo con las distintas empresas usábamos esas reservas. Hoy no las podemos tener y es mucho dinero.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- ¿Me podría explicar nuevamente cómo es la preventa?

SEÑOR OLIVERA (Halem).- Cuando la persona carga su tarjeta con viajes -$ 100, $ 200 o $ 300-, no siempre usa todo, queda algo. Ese fondo lo administra la Intendencia y nosotros no lo podemos usar.

(Ocupa la presidencia el señor representante Martín Tierno)

SEÑOR DELGADO (Federico).- El tema es que nosotros recibimos el dinero cuando el usuario utiliza la tarjeta. Nosotros no percibimos esos fondos hasta un determinado momento y por eso tenemos un atraso. La Intendencia tiene esos fondos acumulados, pero no nos los vuelca a nosotros como empresa ni al sistema de transporte.

Como bien decía el señor Halem Olivera, el fideicomiso lo administraban TUPSA y Cutcsa. Nosotros podíamos percibir ese dinero cuando teníamos problemas de liquidez y no teníamos que ir al mercado financiero a solicitar préstamos. Hoy, estamos solicitando préstamos a una tasa de entre 20% y 25% de interés. No tenemos conocimiento de si la intendencia coloca esos valores en el mercado, ni si ese dinero le genera una rentabilidad. Asumo que no debe tener un gran interés a nivel monetario.

SEÑOR PEREIRA (José).- Creo que el tema del transporte no refiere solo a Montevideo, porque actualmente las empresas de aquí atienden la zona metropolitana. Nosotros, como Coetc, llegamos hasta Parque del Plata, que son 54 kilómetros. COME atiende Libertad, que son 45 kilómetros. La UCOT llega hasta San Ramón,

que son 80 kilómetros. Cutcsa, sin contar Las Piedras, atiende Parque del Plata, como nosotros, que son 54 kilómetros.

Por lo tanto, lo que ocurra con la Intendencia de Montevideo y con los recursos afecta también el área metropolitana. Hay que tener en cuenta que el sistema de transporte es muy amplio y abarca a más de la mitad de la población del Uruguay, por eso es importante el tema del financiamiento que estamos tratando. Además, es preocupante si otras empresas entran en caída como ha ocurrido a lo largo de los últimos años. El tema del transporte es muy complejo y no tiene las mismas dimensiones que tenía hace muchos años. Por eso, hay que legislar para las empresas que actualmente estamos cumpliendo ese servicio metropolitano.

SEÑOR OLIVERA (Halem).- El contador Federico Delgado les va a poder explicar mejor el estudio que hemos hecho sobre las aportaciones.

SEÑOR DELGADO (Federico).- La intendencia en un momento determinado le solicitó al estudio CPA Ferrere que hiciera un análisis sobre la presión fiscal de las sociedades anónimas y las cooperativas, siempre hablando del transporte.

En ese informe se nota claramente que la presión fiscal a nivel personal- socios y empleados que tienen las cooperativas es mucho mayor que la presión fiscal que tienen las sociedades anónimas, tanto Cutcsa como COME. Esto se da porque ambas empresas tributan IRAE sobre una base ficta. Cuando usamos una base ficta, se estima que la renta bruta se calcula sobre un 5,5% de las ventas anuales. ¿Cuándo pasa esto? Cuando la venta anual de boletos de la empresa Cutcsa y COME se divide entre la cantidad de sociedades de hecho que tienen esas empresas. En el ejemplo que tomó CPA Ferrere, se consideró que cada ómnibus de Cutcsa estaba considerado como dos sociedades de hecho, y en el caso de COME, tres.

Las ventas anuales de toda la empresa, dividido la cantidad de sociedades de hecho, no superan los UI 4.000.000, como dice la normativa. Entonces, al no superar esta cantidad, tributan sobre lo que se llama renta ficta. Entonces, esa renta ficta sobre cada venta anual, o sea, los ingresos brutos de cada sociedad de hecho, es menor a UI 4.000.000; aproximadamente, ronda $ 4.000.000 en el caso de Cutcsa y de COME. Como es menor, se tributa sobre un 5,5%. ¿Cómo se compone cada ingreso por renta de cada sociedad de hecho? Se compone dividiendo los ingresos totales de cada sociedad anónima sobre la cantidad de sociedades de hecho. Esto ronda los $ 4.000.000 anuales por cada vehículo. Si a esos $ 4.000.000 le aplico 5,5%, queda aproximadamente $ 200.000 por ómnibus. A su vez, el beneficio de la renta ficta, le permite a esas sociedades de hecho a deducir los sueldos patronales, que están en una base ficta de contribución. Entonces, si a esa renta que yo calculo para calcular el IRAE, le resto los sueldos fictos patronales, queda un saldo negativo. Entonces, cuando yo aplico el porcentaje de rentas fictas, 5,5%, sobre algo negativo, obviamente, que va a pagar cero. Los anticipos mensuales de este impuesto en el año son, aproximadamente, $ 46.000, siempre hablando por vehículo. Si dividimos eso entre los doce meses y entre la cantidad de personas vinculadas a cada choche, da aproximadamente $ 2.000, $ 3.000.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- ¿Esa cifra es mensual?

SEÑOR DELGADO (Federico).- Sí.

SEÑOR PEREIRA (José).- Hago entrega a la Comisión del estudio que solicitó la intendencia.

SEÑOR DELGADO (Federico).- En cuanto a los aportes patronales hay una gran diferencia entre el IRAE que aportan las sociedades anónimas y el IRPF que aportan las cooperativas, porque las cooperativas no aportan sobre una base ficta, sino sobre una real. O sea que aportan sobre el sueldo nominal de cada persona, con las deducciones permitidas. La diferencia se da en función de la declaración anual, es decir si se aporta individual o como grupo familiar. Esto depende de cada caso.

Como cooperativas estamos exonerados del IRAE y del impuesto al patrimonio, y las sociedades anónimas como Cutcsa y COME, aportan sobre un ficto. Asimismo, el bien activo, o sea cada vehículo de cada sociedad de hecho, no se considera como un activo computable para el impuesto al patrimonio, sino que está exento. Ese es otro beneficio adicional. Por lo tanto, también pagan un mínimo de impuesto al patrimonio.

Otro beneficio que tienen es el IRPF sobre las utilidades. Cuando las sociedades anónimas distribuyen utilidades, deben pagar un 7% por IRPF. Entonces, al no tener contabilidad suficiente, tampoco pagan el 7%

por concepto de utilidades.

Todo esto está amparado en la resolución 391/93 de la DGI, que refiere a la renta ficta.

Por otra parte, por las cargas fiscales integrales por unidad de transporte en la parte personal, las cooperativas estamos aportando un 72% más que Cutcsa y un 186% más que COME.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- ¿Por cuál concepto?

SEÑOR DELGADO (Federico).- Por cargas fiscales personales de empleados y socios.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Por favor, pido que reitere las cifras.

SEÑOR DELGADO (Federico).- Un 72% más que Cutcsa y un 186% más que COME.

Además, a nivel de carga fiscal de empresa, estamos aportando un 2% más que Cutcsa y un 40% menos que COME.

En cuanto a los aportes a la seguridad social que realizan tanto las cooperativas como las empresas Cutcsa y COME S.A., puedo decir que nosotros aportamos un 15% sobre los ingresos reales y las sociedades anónimas aportan un 15% sobre la base ficta. Es decir que aquí también existe esa diferencia.

Asimismo, para el Fonasa las cooperativas aportan sobre ingresos reales dependiendo de cada situación en particular, porque el porcentaje depende de si la persona tiene cónyuge y de la cantidad de hijos, y oscila entre el 4,5% y el 8%. Sin embargo, Cutcsa y COME no aportan al Fonasa, sino al seguro propio que tiene cada sociedad anónima.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- ¿Cuánto aportan?

SEÑOR DELGADO (Federico).- En el caso del Fonasa depende de la situación de cada persona.

Por FRL, tanto las cooperativas como las sociedades aportan el 0,125%, como indica la normativa, pero las cooperativas lo hacen sobre los ingresos reales y las sociedades anónimas sobre lo ficto.

En cuanto a los seguros de accidente de trabajo, puedo decir que nosotros aportamos una prima sobre los ingresos reales. En el caso de Cutcsa y COME, si es empleador, aporta un porcentaje sobre el sueldo real y si es socio, aporta al fondo propio.

En definitiva, en función de las normas legales vigentes existen diferencias importantes entre los socios cooperativistas y los socios de las sociedades anónimas o sociedades de hecho, en materia de aportes personales a la seguridad social, así como en lo que percibirán cuando se jubilen. Además, los aportes de las cooperativas son mayores. Lo que sucede es que la persona a la que le falta poco para jubilarse no va a querer aportar por lo ficto, sino por lo real, porque le conviene a los efectos de la jubilación, y la persona más joven va a preferir aportar poco y administrar sus propios recursos.

Otro de los puntos importantes es que en el segundo y tercer inciso del artículo 102 de la Ley N° 18.407 dice: "Las cooperativas de trabajo no deberán realizar aportes patronales a la seguridad social, con excepción de los aportes al Fondo Nacional de Salud correspondientes a los trabajadores socios y no socios, y del aporte jubilatorio patronal correspondiente al personal dependiente.

Facúltase al Poder Ejecutivo a establecer un régimen ficto de aportación" -en este caso "ficto" sería igual a las sociedades anónimas de transporte- "como único aporte a la seguridad social, a aquellas cooperativas de trabajo cuyo volumen de actividad se encuadre en las condiciones que al respecto fije la reglamentación".

Nuestra auditoría que se llama Ecovis, hizo un estudio y se llegó a la conclusión de que como se faculta al Poder Ejecutivo a establecer un régimen ficto de aportación, puede resultar beneficioso en caso de que la cooperativa sea incluida dentro de las condiciones que se fijen. No obstante, se requiere llevar a cabo una gestión adicional debido a que actualmente no existe ninguna reglamentación especial establecida por el Poder Ejecutivo. Por eso, se entiende que las cooperativas deberían proponer a las autoridades un sistema de aportación a efectos de que analicen y eventualmente establezcan, un régimen distinto.

Por lo tanto, el artículo 102 de la ley que refiere a las cooperativas, establece que se podría crear un régimen ficto de aportación, siempre y cuando se encuadre en las condiciones que fije la ley al respecto. Como dije recién, no existe ninguna reglamentación especial sobre el régimen de aportación ficto para las cooperativas.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Está establecido que hay dos socios por coche, pero algunos actores nos han planteado que hay cuartas partes en la empresa Cutcsa. ¿Esto tiene mayor o menor incidencia? ¿Fue contemplado en el trabajo que se realizó para poder desarrollarlo?

SEÑOR DELGADO (Federico).- No están consideradas, porque el informe se hizo en base al estudio que realizó CPA Ferrere. A partir de la información que presentaron las empresas Cutcsa y COME, se estableció que en el caso de Cutcsa había dos sociedades de hecho por ómnibus y en el de COME, tres. Por eso no se consideró. Creo que en ese caso la incidencia sería mayor.

(Se retira de sala el señor representante Carlos Reutor)

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- La Comisión comenzó a trabajar en este asunto a partir del planteo de una serie de problemas que realizó un grupo de trabajadores.

Está claro que la competencia es de los gobiernos departamentales y de las juntas departamentales, y hay aspectos vinculados a los mecanismos que tienen que ver con el subsidio a través del combustible, que son normas de carácter nacional en las que interviene el Estado uruguayo.

Quisiera saber si el mecanismo que utilizan las sociedades anónimas en cuanto a tener más de una sociedad de hecho por unidad, también puede ser utilizado por el sistema cooperativo. Se plantearon aspectos vinculados a la tributación, a que el usuario del transporte paga a la intendencia con tarjeta y a la empresa se le paga luego sobre la base de lo que efectivamente utilizó el sistema. Además, se aspira a que esa fuente de recursos pueda ser un mecanismo de financiación menos onerosa para cuando hay dificultades económicas y se necesitan créditos. A su vez, se planteó que el estudio que realizó la consultora indica que sistema tributario es más injusto para las cooperativas que para las sociedades anónimas.

La pregunta es cuál es el impedimento legal. Es decir si es la falta de reglamentación de la ley o si se trata de la decisión de los socios, porque supongo que cuanto menos se aporta, menos se cobra de jubilación. Digo esto porque hay que poner arriba de la mesa todos los componentes, porque son parte de las reglas del mercado.

Quisiera saber si el sistema cooperativo de transporte ha analizado la posibilidad de incorporar la metodología de tener más de una sociedad de hecho dueña por unidad, que permita un sistema contributivo igual al de Cutcsa y COME.

Además, se aprecia que a lo largo del tiempo el sistema cooperativo ha ido cayendo en cuanto a la cantidad de servicios y unidades, porque hay una tendencia a la monopolización, que preocupa a las autoridades de la intendencia. Además, el flujo de usuarios del sistema tiene fluctuaciones importantes y hay una tendencia sostenida a la baja en cuanto a la venta de boletos, que tiene que ver con el cambio en la forma en que la gente se traslada. Me gustaría tener la opinión de la delegación sobre el sistema de subsidios como parte de la promoción de un sistema colectivo de pasajeros eficiente. Es decir, si es posible que manteniendo el precio del boleto, que debería estar por encima del que hoy se cobra, los usuarios del sistema del transporte no sigan volcándose a la moto o al auto, para obtener eficiencia en cuanto al tiempo, etcétera.

Me parece que si no le damos al asunto una dimensión más amplia, nos vamos a quedar con la discusión de dos o tres temas, en un asunto que es mucho más complejo y debería ser analizado integralmente.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Tengo varias preguntas.

Una es si como empresa siguen cobrando el subsidio de estabilidad, que es una ayuda que brinda la intendencia para compensar la ganancia del boleto.

Además, hace un rato estuvieron presentes las autoridades de Ascot y nos presentaron una propuesta para generar un fideicomiso a los vehículos nafteros. Me gustaría saber qué opinión tienen sobre el asunto.

Asimismo, quisiera saber qué opinan sobre la incidencia del costo laboral en el boleto. Según las cifras de la intendencia es de un 71% o 72%, o sea que es una incidencia muy alta, y es un asunto que está planteado en los organismos en los que se está manejando una posible reforma al sistema.

Por otra parte, me gustaría saber si creen que es positiva la instancia que se generó en la intendencia en cuanto a formar una comisión con los distintos actores o si al estar representados distintos actores con diferentes intereses, no es un ámbito de trabajo efectivo a los efectos de lograr cambios en el sistema de transporte.

También les quería preguntar si el órgano que regula el sistema metropolitano se está reuniendo y si no es así, quisiera saber el porqué.

Por último, quería saber una cifra aproximada de lo que reciben por boletos de estudiante y si es estable todos los meses o varía de acuerdo con la asistencia de los alumnos a los centros de estudio.

Gracias.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Del total de estos 256.000.000 boletos, ¿qué porcentaje tienen ustedes y qué porcentaje tienen otras empresas, especialmente Cutcsa?

Por otra parte, quería saber si la preventa con tarjeta, aparte de la diferencia de escala, en qué los beneficia para compensar la rebaja. Se rebaja el boleto para quien compra con tarjeta, pero ¿la empresa no tiene ningún beneficio? ¿Sigue gastando lo mismo y recibe un boleto menor?

Por supuesto que asumí la complejidad y gravedad de este tema. Y quería saber si existe un ámbito en donde ya se esté discutiendo todo el problema del transporte o si desde esta Comisión se puede empujar a que se forme uno.

Gracias.

SEÑOR OLIVERA (Halem).- Uno de los temas es el de eficiencia y tiempos de recorrido, pues al andar un poco más lento la gente se vuelca a la moto o al auto. Si no entramos a analizar bien esto, es muy probable que entremos en una espiral o círculo sin salida, porque tenemos que andar más lento en función de que Montevideo se llenó de vehículos. Hoy es más fácil abandonar la moto cuando es multada y no pagar la multa y tenemos vehículos a US$ 10.000 a pagar en sesenta cuotas, además del fenómeno Uber, que es más grande de lo que muchos de nosotros pensamos. Y, por supuesto que todo esto acompaña un cambio cultural. Entonces, ¿cómo hacemos nosotros -cuando digo nosotros me refiero a todo aquel que se pueda involucrar en esto- para que la gente suba al ómnibus? Acá tenemos que trabajar todos. ¿Qué pasa con los estacionamientos? ¿Qué pasa con ciertas normativas de circulación en el transporte? ¡Hay cosas tan viejas y sabidas que hasta el día de hoy no se han podido solucionar! Por ejemplo, si en una calle de doble vía, se me ocurre doblar a la izquierda porque tengo el garaje de mi casa, planto al auto en la mitad de la calzada y el resto que viene atrás que espere hasta que yo doble.

Y hay cosas que parecen menores, pero no lo son. Por ejemplo, la senda "Solo Bus". Últimamente, escuchamos por la prensa que se iba a fiscalizar un poco más. Para nosotros sería una enorme ayuda que la senda "Solo Bus" realmente fuera respetada. ¡Ni qué hablar si hablamos de la calle Rivera o de la zona de Pocitos! Hoy hablamos de la línea 402, pero cuando arrancamos con la 427, hacíamos el recorrido en una hora y veinte y hoy estamos en dos horas y dos minutos para llegar de una punta a la otra.

Tenemos que hacer una aclaración. Para nosotros, mejorar la frecuencia con estos datos es muy difícil porque no nos sobran coches. Tenemos los coches que la intendencia nos permite; no más. Sin embargo, es muy probable que alguna otra empresa -de hecho lo hace- pueda saturar determinadas líneas porque ante la superposición de líneas, tiene la posibilidad de sacar coches de determinadas avenidas para ponerlos en aquellas líneas en las que pueda servir más o también para competir y no existe una regulación en ese sentido.

A su vez, respecto de los subsidios que planteaba el diputado Olaizola, creo que eso se dio hace muchos años cuando cayó la empresa Cotsur. Se hablaba de una partida por mayores costos operativos. No nos olvidemos que veníamos de una época en la que, por un decreto de la Junta Departamental del Gobierno de

facto, que no se podían traer coches armados en origen. Acá tampoco teníamos armadoras que pudieran armar coches; creo que había dos empresas. Una de ellas era Cutcsa que entregaba un coche por mes o cada dos meses. Era imposible hacer una renovación. Entonces, como una excepción se brindó unas partidas por mayores costos operativos. Eso se terminó y no lo recibimos más.

En cuanto a cobrar una tasa a los coches nafteros, nunca consideramos esa posibilidad.

Respecto al impacto de la masa salarial en las cooperativas, sí estamos aproximadamente en el 70%. Por supuesto, por todo lo antedicho, que fue analizado por el contador, en las sociedades anónimas debe ser menos, sin duda. Estamos en un constante análisis, línea por línea, servicio por servicio, viendo cómo no hacer servicios ociosos o que no sean demasiado rentables. ¿Qué pasa? Si nos ponemos a pensar en brindar servicios que realmente sean rentables, tendríamos que dejar todos los nocturnos sin cubrir porque no son rentables. Tendríamos que dejar los servicios después de la hora 22 -como sucede con muchos servicios después de esa hora- sin cubrir porque no son rentables, pero creemos que la cosa no va por ahí. También está el caso de los domingos, por ejemplo, con el beneficio de los chiquilines menores de doce años y los mayores de setenta que no pagan el boleto. A su vez, dejaríamos a las escuelas sin cubrir. Tenemos horas -esto no es secreto para nadie-, que se nos llenan uno, dos o tres coches con escolares, porque somos los únicos que pasamos. Y la gente que a veces va a trabajar, vuelve del trabajo, o lo necesita, va a pagar su boleto, pero va a tener que esperar para usar el servicio. En definitiva, es así; ese es un servicio que estamos brindando. Ojalá pudiéramos brindarlo del mejor modo posible. Por eso digo que hago la salvedad de que el tema de la rentabilidad hay que mirarlo mejor o darle otra mirada.

Por otra parte, se hacen reuniones con quien regula el transporte, o sea la intendencia, instancias en las que brindamos nuestras opiniones; algunas son tomadas y otras no; tampoco podemos pretender que se haga lo que nosotros queremos porque no es así. Lo que sí pretendemos es comenzar a discutir las cosas con otra profundidad porque, por ejemplo, hoy tenemos toda una normativa -que inclusive ahora está a estudio de nuestros abogados para dar una mejor redacción-, por la cual tenemos la obligación de mejorar ciertos aspectos de la limpieza y la presentación de los coches, teniendo en cuenta el servicio que se brinda. Por supuesto, eso no tendría ni que estar escrito. Y hay cosas tan obvias que ni siquiera deberían estar ahí. ¿Por qué? Porque si hace apenas unos meses atrás tuvimos que sacar coches con veinticinco años de edad que hacía tres años que estaban desafectados y volverlos a armar, por supuesto que no los vamos a tener con la mejor pintura ni con el mejor motor, por más ajustes que se les haga. Estamos trabajando sobre un coche que ya estaba desafectado. Hoy no se nos puede pedir que tengamos esa parte de la flota con una presentación similar a la de un cero kilómetro; es imposible. Hemos duplicado la limpieza interna de los coches -lo que es demostrable a las mismas autoridades municipales- y casi triplicado la limpieza externa, pero se nos pide además que el abollón sea reparado en plazos muy pequeño. Tenemos que agrandar nuestra sección de chapa, pintura y fibra, a tal punto que, con la paramétrica que hoy está planteada, es imposible. Y hablo por nosotros, pero también lo puedo hacer extensivo a las otras empresas. Por eso decía que las medidas tomadas a destiempo y sin considerar todo lo que hemos hecho para tener los coches en la calle dificultan las cosas y nos traen varios dolores de cabeza.

El porcentaje de mercado de Coetc hoy está entre el 14% y el 15%.

En cuanto al beneficio que recibe la empresa por la compra del boleto por la tarjeta, quiero decir que no recibimos ninguno.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Yo les preguntaba si consideraban a esta comisión que se formó en la intendencia para hacer los cambios al transporte un instrumento válido, efectivo o no. También quería saber si el órgano que regula el sistema de transporte metropolitano se está reuniendo o no y si la cifra que cobran por subsidio del boleto de estudiantes es estable todo el año o hay alguna variación.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Aparte de este 14% o 15%, que es muy interesante, quería saber cuánto tienen las otras empresas, si es que tienen ese dato.

SEÑOR PEREIRA (José).- Cutcsa está en el 65%; Coetc, en un 14% o 15%; UCOT, en un 11% y COME, en un 9%.

Respecto a si las instancias en la Intendencia son efectivas, por momentos puede decirse que sí, pero por momentos he vivido situaciones de desplantes de determinada empresa que porque no se encontraba

determinada persona presente en la sala de reuniones se levantó y se fue. La impresión fue la de que acá se hace lo que yo quiero y tienen que estar los que yo quiero, si no, no me reúno. Fue una situación un poco arbitraria, pero en definitiva, los temas a tratar involucraban a todas las empresas, así que en esa ocasión la reunión se levantó. Sí es cierto que se están formando diferentes subgrupos, por ejemplo, para la limpieza, para la velocidad comercial de los coches, las ferias. En definitiva, así se va llevando un avance que no es el ideal, pero se podría decir que es optimista y sé que cuando no estaba en el directorio, no existían ese tipo de reuniones. Así que, por lo menos, esa es una señal positiva para solucionar los temas del transporte.

En lo que respecta al fideicomiso de la nafta, me doy por enterado acá; no sabía ni siquiera que los compañeros de Ascot tenían esa idea.

SEÑOR DELGADO (Federico).- Con respecto a los subsidios, la intendencia los divide en dos. Por un lado, tenemos el subsidio estudiante A y el gratuito, que es variable en función de la venta de boletos y está entre los $ 12.000.000 y $ 15.000.000 mensuales. A su vez, está el del jubilado A y jubilado B, lo que anda entre $ 1.000.000 y $ 3.000.000 aproximadamente. El problema que tenemos acá es el atraso en el cobro de los fondos. De enero a julio, considerando los dos subsidios -separados en estudiante gratuito y jubilado A y jubilado B- tenemos que la intendencia nos debe, aproximadamente, $ 11.000.000.

(Diálogos)

——Por ejemplo, lo que corresponde por estudiantes cobramos de marzo a noviembre.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Quería saber si el órgano de control del sistema de transporte metropolitano se está reuniendo o no.

SEÑOR PEREIRA (José).- No hay reuniones respecto del transporte metropolitano, que es lo que yo planteaba en un principio. Es un transporte que abarca a la mitad de la población del Uruguay y la Intendencia de Canelones y de San José no están incluidas. Y en ese sentido, hay que mencionar una nueva línea, el 103 semidirecto, que es un suburbano por 18 de julio, porque sobrepasa los límites de Montevideo.

SEÑOR GAGGIANI (Daniel).- Nosotros ya tuvimos la visita de otros cooperativistas de la empresa, y es bueno que también recibamos a la directiva, que viene a plantearnos su posición oficial.

Creo que ha sido muy buena la presentación que han hecho los directivos y contadores de la cooperativa, porque han acercado números y propuestas concretas que para la Comisión son insumos muy importantes a la hora de seguir trabajando sobre este tema.

La Comisión va a convocar a la empresa Cutcsa, a su sindicato y a las autoridades de la intendencia, a los efectos de trasladarles su preocupación. Con respecto a la posibilidad de tener un aporte ficto como cooperativa, pienso que eso debería analizarse en la Comisión Especial de Cooperativismo de esta Cámara, a efectos de que puedan trabajar sobre el tema y convocar al Instituto Nacional de Cooperativismo, que es el órgano responsable en esa materia.

Nosotros vamos a seguir trabajando en este tema y aplicando las medidas que pueda tomar la Comisión.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- En el mismo sentido del señor diputado Daniel Caggiani, me parece que sería bueno que esta Comisión fuera el ámbito para tratar estos temas, analizarlos y acordar entre todos las iniciativas que se pueden tomar.

SEÑOR OLIVERA (Halem).- Si nosotros pensamos que el transporte urbano metropolitano es una necesidad básica, deberíamos analizarlo como tal y empezar a tomar medidas en conjunto para que sea atractivo y podamos cumplir con las necesidades de la población.

Uno quisiera explicar el tema en profundidad y dar mucha documentación, pero en una sola reunión no se puede hacer, quedará a cuenta de una futura visita.

Como sabrán, nuestras unidades circulan dieciocho o veinte horas por día, y todos los repuestos que tenemos que comprar para arreglarlos los pagamos como cualquier tallerista o particular; no tenemos ningún

tipo de exoneración. No podemos hacer nada para que estos costos vayan bajando y que nos ayude en el futuro a tener un boleto más accesible.

Nosotros compramos los coches de Raincoop en el remate y hemos tenido que gastar mucho dinero en chapa y pintura. Una parte de esos arreglos los hicimos en nuestros talleres y otra, en otros lados, porque no tenemos gente y no podemos aumentar los presupuestos por el tema de la paramétrica. Nosotros tenemos un costo de, aproximadamente, US$ 16.000 en chapa y pintura por cada unidad.

Por lo expuesto, consideramos que estas medidas que se están tomando en este momento, pretendiendo volcar más gente arriba del ómnibus con la rebaja del boleto, son contraproducentes. No lo decimos por la rebaja en sí, sino por la rebaja en la tarifa. Vuelvo a reiterar que no estamos en contra de la rebaja del boleto, si vale menos, es mejor, pero esos costos son trasladados a la cooperativa. Mientras tanto, tenemos que hacer frente a una serie de costos enormes.

Agradecemos que nos hayan recibido y quedamos a las órdenes para cualquier consulta que nos quieren formular.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Me gustaría que nos enviaran la evolución de la venta de boletos por empresas de los últimos tres años.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a tener en cuenta las propuestas de los señores diputados Daniel Caggiani y Omar Lafluf Hebeich para seguir trabajando en este tema. Por lo tanto, vamos a convocar a la empresa Cutcsa, al sindicato y a las autoridades de la intendencia para seguir interiorizándonos de este tema, que es mucho más amplio de lo que creemos.

Agradecemos su comparecencia y los planteos que han hecho.

Se levanta la reunión.